

Diese Website verwendet Cookies. Durch die Nutzung der Website stimmen Sie der Verwendung von Cookies zu. Mehr Infos OK

[Home](#)[Motorräder](#)[Test](#)[Vergleichstest](#)**Technik: Schadstoffvergleich**

Von: Waldemar Schwarz

Erschienen in: 10/ 2000

MOTORRAD**Technik: Schadstoffvergleich (Archivversion)**

Rollenspiele

Abgasreinigung ist nicht nur zeitgemäß, sondern oberstes Gebot für alle Motorräder. Vier Mittelklasseenduros mussten zur Gewissensprüfung auf die Rolle.

MEHR ZU Abgas

Aprilia Pegaso 650

BMW F 650

Suzuki XF 650 Freewind

MOTORRAD
E-KIOSK**6 Seiten**

aus MOTORRAD 10/2000

Preis: 1,00 €

PDF JETZT KAUFEN »

Motorrad und Umwelt, ein brisantes Thema, bei dem die Philosophien der einzelnen Hersteller meilenweit auseinander driften. Doch wichtig ist, was hinten herauskommt. Nach vollbrachtem Test mussten die Reiseenduros auf den Abgasprüfstand des süddeutschen TÜV Automotive.

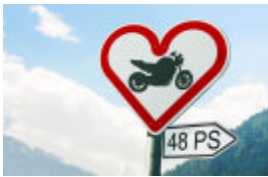
Weitere interessante Artikel



48-PS-Motorräder in der Gebrauchtbewertung



Gebrauchte Motorräder zum Schrauben...



Gebrauchtberatung Einsteiger 48...



90 Jahre BMW Motorräder

Gemischte Gesellschaft

Sowohl für Aprilia Pegaso als auch Suzuki Freewind – beide ohne jegliche Abgasnachbehandlung – galten zum Zeitpunkt ihrer Homologation noch nicht die heutigen Grenzwerte, für die Stickoxide (NO_x) existierte damals kein Limit. Doch die Aprilia setzt sich selbst über die damaligen, relativ niedrigen Hürden des Gesetzes hinweg und emittiert mit 50,6 g/km Kohlenmonoxid (CO) das 2,3-fache des zulässigen Wertes. Die Suzuki Freewind unterbietet mit 17,4 g/km den Grenzwert dagegen um 18 Prozent. Die Kohlenwasserstoff-Grenzwerte (HC) erfüllen beide locker

Saubere Leistung

Die Honda Transalp des Jahrgangs 2000 scheint mit ungeregeltem Kat und Sekundärluftsystem gut gerüstet für die aktuelle Euro I Norm. Und tatsächlich unterschreitet die Limits von CO und HC um 68 respektive 80 Prozent drastisch und emittiert auch beim NO_x nur 57 Prozent der erlaubten Menge. Damit bestätigt sie die guten Erfahrungen, die MOTORRAD mit dieser Kombination als preisgünstiger Zwischenlösung gesammelt hat.

Rätsel um G-Kat

Die F 650 sorgt für Spannung. Kann sie mit geregeltem Katalysator den Maßstab setzen? Beim Prüfstandslauf attestiert der TÜV-Ingenieur am Fahrerleitgerät der F 650 das kultivierteste Fahrverhalten aller bisher gemessenen Einzylinder. Nach der anschließenden Analyse aber gibt es lange Gesichter: Mit 30,4 g/km CO liegt sie nicht nur weit außerhalb der Grenzwerte, sondern auch deutlich über der Suzuki ohne Abgasnachbehandlung oder der MOTORRAD-Dauertest-F 650 mit ungeregeltem Kat von 1994, die gerade ein Drittel der CO-Werte emittierte.

Bei der Überprüfung einer zweiten F 650 GS dasselbe Desaster: Mit 28,3 gr/km Kohlenmonoxid untermauert sie die miserable Bilanz. BMW vermutet bei Rückfrage einen Verfahrensfehler. In diesem Fall könne das Steuergerät mit Hilfe von Parametern wie Drosselklappenwinkel und Drehzahl spezielle Fahrzustände erkennen und ins Notlaufprogramm gehen.

TÜV und MOTORRAD rekapitulieren: Das Messprozedere wurde exakt durchgeführt, allerdings wurde in der Vorbereitungsphase aus Zeitgründen das Motorrad einmal kurz vor der Messung zum Tanken bewegt, das andere Mal der Test mit handwarmem Motor gestartet.

Das Ganze also noch einmal unter penibelster Einhaltung des Prozederes. Diesmal bemerkt der TÜV-Prüfer: "Jetzt ruckelt das Motorrad wie andere Einzylinder auch."

Wieder Spannung bei der Auswertung, und tatsächlich liefert die F 650 GS nun sensationell gute Werte, die um das 37-Fache beim CO und das 17-Fache beim HC-Wert unter den zuerst ermittelten Werten liegen.

Stutzig geworden, wiederholt MOTORRAD die Messungen und simuliert anschließend normale Straßenfahrten bei gleichzeitiger Analyse des Abgases. Dabei tritt Alarmierendes zutage: Nach jetzigem Kenntnisstand ist das sogenannte Notprogramm im normalen Fahrbetrieb aktiviert, bei der Abgasmessung schaltet der Rechner dagegen auf ein mageres Programm um.

Und plötzlich erinnern sich die Tester auch der Schwarzrauchfahnen und der rußigen Schalldämpfer im Straßenbetrieb an den beiden F 650: Erscheinungen, so sind sich die Experten einig, die bei einem funktionierenden G-Kat niemals auftreten können. Mehr war zu diesem Thema bis Redaktionsschluss nicht zu ermitteln. MOTORRAD wird weiter berichten.

► Lesen Sie die Fortsetzung aus MOTORRAD 14/2000

AKTUELLE GEBRAUCHTANGEBOTE ALLE ANGEBOTE



BMW F 650

00/1998

22.000 km

2.200 EUR



BMW F 650

k. A.

k. A.

3.500 EUR



Suzuki XF 650 Freewind

00/2001

22.881 km

2.190 EUR



BMW F 650

00/1997

46.094 km

2.190 EUR



BMW F 650

00/1999

49.891 km

2.390 EUR



Aprilia Pegaso 650

00/1998

47.430 km

1.500 EUR

DIESEN ARTIKEL KOMMENTIEREN

© Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG